SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 19 minutos)

- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a la delegación de la Asociación de Empresarios Individuales del Transporte de Pasajeros nucleados en CUTCSA.

Sin más, les cedemos el uso de la palabra a nuestros visitantes.

SEÑORA BONARI.- Venimos a plantear un problema que consideramos muy serio. Como los señores Senadores sabrán, somos pequeños empresarios de CUTCSA. En ella, cada ómnibus es una pequeña empresa y la mayoría de ellos cuenta con cuatro dueños. Además, cada unidad paga el BPS, la patente de rodados, los impuestos, etcétera, es decir que paga todo lo que debe pagar. CUTCSA es simplemente la administradora de nuestras unidades.

En este momento estamos sumergidos en un problema serio que nos afecta tanto a nosotros como a los usuarios del transporte. A estos últimos se los afecta por el costo del boleto, que es muy caro y sabemos bien que su precio se puede bajar. Y a nosotros nos afecta porque estamos embarcados en una especie de "corralito" -similar al de la Argentina- económico, financiero y laboral. Dicho "corralito" nos afecta laboralmente porque no nos deja trabajar en nuestras empresas que, tal como si fueran pequeños quioscos, se ven imposibilitadas para desarrollar su actividad. Digo esto porque el que quiere entrar a trabajar no puede hacerlo. Económicamente nos vemos afectados porque no tenemos rentabilidad financiera y no podemos vender porque ¿quién nos va a comprar las partes si después no va a tener derecho a trabajar? De esta manera, nuestro capital va disminuyendo.

Ahora bien: nosotros adjudicamos todo esto a la mala administración que tenemos. Contamos con un Directorio que lleva a cabo, como ya dije, una pésima administración y que hace oídos sordos a todo lo que decimos. Entonces, en esta búsqueda de solución a estos problemas, nos hemos encontrado con que -por supuesto que de todo esto tenemos documentos- existe un dinero, correspondiente al subsidio de los boletos que la Intendencia da a las empresas, que debe destinarse a compensar el desgaste de los coches -por ejemplo, de cubiertas, de repuestos, etcétera- y que además complementa el costo que para las empresas tienen los boletos de estudiantes y de jubilados. Ese dinero, en algunas oportunidades, fue cedido al BPS para pagar parcialmente ciertas deudas, cosa que nos parece correcto. Sin embargo, esta vez nos encontramos con que ese dinero fue cedido a un particular, llamado Rospide Sarasola, que no tiene nada que ver con el transporte y ni siquiera sabemos quién es. Esto está aprobado por el Departamento Jurídico de la Intendencia.

Nosotros consideramos que este es un problema bastante serio porque se trata de dinero público que no se sabe adónde va. Esto se hace en un momento en que nosotros, por ejemplo, tenemos deudas con el Banco de la República que han sido refinanciadas. Ante esta situación, preguntamos a la empresa el destino de esos fondos y no obtuvimos una respuesta. También hicimos lo propio en la Intendencia Municipal y nos encontramos con que el señor Intendente no sabe quién es esa persona, pero sin embargo está aprobando la cesión de derechos a este señor que, como ya dije, no tiene nada que ver con el transporte.

Entonces, si a esto le sumamos la pésima administración de la empresa -que podemos demostrar porque trajimos liquidaciones de los coches- llegamos a la conclusión de que este ya es un problema nacional.

Por otro lado, los coches pagan todo lo que tienen que pagar y si ese dinero fuera volcado donde corresponde, por ejemplo, al Banco de la República -para que los pagos no se atrasen- podría ser derivado luego al agro y a otros sectores; ya sabemos que la banca necesita el dinero para esos fines. Pero como se están haciendo las cosas, la cadena se rompe, eliminando empleos. Digo esto porque los coches pagan los sueldos de todo el personal y, además, tenemos una administración que nos cobra un 11%, que consideramos que es bastante. Por ejemplo, el mes pasado el importe fue de más de $ 15.000, a lo que tenemos que sumar otros descuentos que nos hacen, como el Fondo de Reposición y Auxilio de los Coches -que después queda en el giro de la empresa- con lo que llegamos a un total de aproximadamente $ 20.000 por coche. Además, debemos tener en cuenta que se trata de 1.027 unidades.

Entonces, resulta que se está queriendo eliminar el puesto de trabajo de los guardas debido a una supuesta tecnología, decisión en la cual nosotros no participamos en absoluto, porque no nos comunican nada. Pensamos que no es necesario eliminar a los guardas porque sus puestos de trabajo pueden incluirse en el costo. Además, la economía derivada de esa eliminación no se sabe para dónde va.

Ante todo esto, tuvimos varias instancias de diálogo en la Intendencia y pedimos para participar en las Mesas en las que dialogan el sindicato, las empresas y la Intendencia, porque consideramos que este Directorio no nos representa y hace oídos sordos a nuestra causa. Pero la Intendencia nos niega esta posibilidad.

También le hemos pedido que se ocupe de investigar el asunto relativo a ese dinero que fue a manos de un particular.

¿Cómo es posible que suceda esto? Cuando la Intendencia necesita colaboración económica del Gobierno Nacional la pide y la tiene; entonces, nos preguntamos cómo el Municipio no puede colaborar con aquél vigilando dónde va ese dinero. Como en Uruguay no existe la Ley Cristal, estos señores que dirigen la Administradora -que tienen varios camiones en CONAPROLE, en concreto cinco, además de tener participación en La Pasiva, en Manzanares, entre otros- tal como hemos visto en el informativo, van a abrir La Pasiva en Vigo con capitales uruguayos. Entonces, no sabemos dónde va este dinero, ya que no nos lo explican. Los representantes de la Administradora han dicho en la prensa varias mentiras. El señor Presidente dijo que el capital estaba en la Bolsa. Después expresó que también estaba destinado a la tecnología, es decir, a financiar el boleto inteligente, las máquinas. Hemos investigado y sabemos con certeza que si vienen las máquinas expendedoras de boletos, serán compradas con préstamos del Banco de la República en sistema de "leasing". Como dijimos, concurrimos a la Intendencia y el Director Villarmarzo nos señaló

que ello es así. Entonces, nos preguntamos cómo el Presidente de la empresa puede decir que este dinero es para comprar las máquinas cuando no lo es. Es una mentira. Seguimos sin saber dónde está el dinero.

Hace pocos minutos escuchamos en la televisión que lo relativo a los U$S 3:780.000 es un tema menor y que esto se rige por la Ley de Sociedades. Entonces, no se estaría contemplando el artículo de la mencionada ley relativo a la información que deben recibir los dueños y el amparo constitucional de la propiedad privada. Nos encontramos con que se perjudica al usuario porque el boleto es más caro y también a todos nosotros, porque estamos teniendo un grave problema que se está convirtiendo en algo nacional; por eso, venimos a pedir ayuda.

Pensamos que el Banco de la República debe pedir el dinero que le corresponde y dar alguna solución. Por ese motivo, hemos concurrido a esta Comisión.

SEÑORA GINES.- Antes que nada, como explicó mi compañera, quisiera señalar que somos microempresarios que estamos administrados por una sociedad anónima desde los años '40. Desde la época de mis abuelos tenemos ómnibus, es decir, desde principios del Siglo XX. Primero tuvimos empresas pequeñitas, después se formó la Línea A Sociedad Anónima que se encuentra en la Curva de Maroñas y luego se anexaron más unidades, constituyendo lo que hoy se denomina la Compañía Uruguaya de Transporte Colectivo. Esta Compañía tiene diversos fondos. Uno de ellos es el de reposición y amortización de coches, por el cual desde 1960 se descontó entre 4,5% y 6,6%, porcentaje que dependía del gobierno del momento, porque era obligatorio colocar un 2% para la renovación de coches. Cuando se hizo la renovación masiva de coches, ese dinero debía estar para poder cambiarlos. Ese capital no se encontraba y estaba en el giro de la empresa. Algunos propietarios, por preguntar por él, fueron expulsados de la empresa; otra persona, mi madre, fue asesinada. La cuestión es que esos dineros nunca aparecieron. Luego, con el "leasing" la empresa trajo los coches. Las demás empresas pagaron pero CUTCSA no terminó de pagar.

El problema no termina ahí. Luego se realiza otra renovación de coches, la última, la de la sonrisa. En este caso sí me duele el corazón y alguna mano, porque resulta que era garantía solidaria de esos coches por U$S 9:500.000 y actualmente lo soy por U$S 16:000.000, porque al refinanciar además las unidades del "leasing", que no pagaron, me quedé con una deuda de garantía de esa cifra. Como se darán cuenta, soy partícipe en el tema y esto me duele bastante porque hasta mis propios tataranietos tendrán que hacer frente a esta situación.

Lo impactante de todo esto son las paramétricas que se utilizan para aumentar el boleto. Está el tema de los microempresarios internos de CUTCSA, que tendrán su problema al afrontar su corralito económico, financiero y laboral, ya que no se les permite trabajar en sus unidades y no pueden venderlas. Tal como podrán apreciar en las liquidaciones que tengo en mi poder, las unidades no dan rentabilidad y lo que no aparece en el balancete como no rentable se ve en un papel donde parece que uno tuviera más deuda de la que uno tiene. Si se desea sacar una fotocopia sobre el material relativo a distintos coches, los señores Senadores podrán ver cómo es imposible entender todo esto.

Con respecto al último aumento a $ 11, planteamos que no tenía razón de ser desde el momento que se había exonerado a la empresa del impuesto al boleto. Quince días antes se había dicho que no se podía aumentar porque la población no podía pagar un boleto tan caro. Si la gente está buscando trabajo y tiene que ir a dos entrevistas, le significa $ 44 de gasto durante ese día. Si consideramos jornales muy buenos, como pueden ser los del transporte, que son de $ 200, $ 44 significa un gasto muy importante sólo para ver la posibilidad de conseguir un trabajo. También sabemos que hay mucha gente que no puede ir a trabajar en ómnibus cuando se atrasa en la mutualista o en lo que fuera. Eso lo sabemos todos perfectamente bien. Además hay personas que trabajan en Secundaria que no pueden concurrir a su trabajo en ómnibus porque no tienen el dinero para pagar el boleto.

Por otro lado, pusimos un servicio nuevo en la calle, costoso, pero resulta que la gente se tiene que comprar una bicicleta porque no puede hacer frente al gasto de un boleto y con los riesgos que implica ese medio de transporte.

Por esa razón, concurrimos a la Intendencia Municipal de Montevideo y también a la Junta Departamental para plantear la necesidad de la creación de una mesa de trabajo para tratar el tema del boleto y buscar alguna forma de bajar su precio.

El 31 de mayo se habló del aumento del precio del boleto. El 30 de mayo del 2002, la Dirección General del Departamento Jurídico aprobó los subsidios a CUTCSA, pero extrañamente no contaron con la firma del intendente Arana y el ingeniero químico Buonomo como siempre. En esa oportunidad, se aprobó la cesión de derechos de cobro de la compañía CUTCSA a favor del señor Luis Ignacio Rospide Zarazola, por la suma de U$S 3:748.250, pagaderos de acuerdo con lo establecido en la cláusula del contrato de cesión de créditos a descontar del crédito que la empresa tiene derivado del subsidio para compensarlo. Asimismo, se habló de un menor precio de boletos bonificados para estudiantes, jubilados y de boletos institucionales tanto públicos como privados. Esto fue el 30 de mayo. El 31 de mayo se plantea el aumento de un peso en el boleto sin consultar a la Junta Departamental, según tenemos entendido, e inmediatamente el Presidente de la compañía se va por quince días a Corea.

Sinceramente, considero que acá hay -y lo digo bajo toda mi responsabilidad- un vaciamiento de dinero y un préstamo ficticio. Así lo planteé a la Price Waterhouse, que es la empresa auditora que ha puesto la Intendencia Municipal dentro de CUTCSA. Esto significa que está públicamente auditada. A las 24 horas me dijeron que me dirigiera a la empresa si quería saber de qué se trataba este contrato.

Todos habrán leído una revista en la que está la foto del señor Senador Michelini, y en la que él habla del "lavado a la uruguaya". Diría que este es el "lavado a lo CUTCSA"; acá tienen las distintas formas de lavado de dinero.

El Asesor Jurídico de nuestra empresa, el doctor Panizza, fundó con dineros de la empresa, primero CACILSA que luego se llamó Banco Banfed y posteriormente Banco Exterior del Uruguay y junto al Gerente General Souto, actual Vicepresidente de la empresa, estuvieron en Casa de Galicia hasta hace poco tiempo, y saben lo que pasó en esa mutualista. También están emparentados con una mutualista que por ahora parece que anda bien, que es La Española.

De modo que es una empresa que maneja todos nuestros bienes, que son más de U$S 10:000.000 por mes. La Intendencia Municipal no puede salir de esta responsabilidad respecto a lo que se le entrega. En realidad, este subsidio no es para jugar en la Bolsa. Ahora se quiere disfrazar de prestamista a Luis Ignacio Rospide Zarazola, hijo de un Corredor de Bolsa, Ignacio Rospide,

que tengo entendido que es una persona muy bien. Según pude investigar en Buenos Aires, esa persona está conectada con los grupos Macri, que son los que manejan toda la parte de transporte.

Aquí nos preocupa no sólo los puestos de trabajo, sino también la adquisición teóricamente lícita, pero que es ilícita, de máquinas inteligentes, de satélites con sensores, que tal vez se pongan en práctica. Creo que aquí no hay blancos, colorados ni frenteamplistas, sino corrupción y no corrupción. Hoy estoy convencida de que estoy en una empresa que es corrupta, que corrompe todo lo que toca, más allá de todo, a nivel judicial y del que sea; se trata de comisarios honorarios, es decir, a todo nivel.

Sé que esto es muy grave y que la política en el Uruguay siempre ha sido la política del avestruz: cuando hay un problema metemos la cabeza y bajo la tierra y no vemos lo que pasa. En este momento corren peligro fuentes laborales a nivel privado, por un aumento que estuvo más allá del dólar, porque este tema fue anterior al incremento del precio del boleto. Que se juegue en la Bolsa y que se tenga como rehenes a microempresarios y a obreros, es lamentable. Hay que resaltar que el transporte urbano tuvo 400 lugares de trabajo anualmente para la población del Uruguay. Los propietarios cobraban su liquidación, no necesitaban ir a trabajar a su coche y podían dar trabajo. Hoy nos encontramos en una disyuntiva de vaciamiento y de dinero que se está yendo fuera del país.

Creo que el tema es bastante grueso. Como decía, seguramente el señor Senador Michelini debe ser el que más lo conoce, porque salió una foto suya en la revista "Primera" de la Argentina, justamente haciendo referencia a cómo era el "lavado" a la uruguaya.

Concretamente, estamos pidiendo tres cosas. Una de ellas tiene que ver con una mesa de diálogo y con la intervención inmediata del Gobierno en las arcas de la empresa, así como también una intervención y una auditoría de qué es y cómo es que la Intendencia Municipal, con dineros públicos avala la cesión de un crédito. Uno puede recibir el dinero, y después decir: "Bueno, yo se lo doy a Fulano". Hay contradicciones, además, en lo que se plantea, porque primero se dijo que se colocó en la Bolsa y después que se presta plata. Que me disculpen los señores Senadores, pero considero que esto es algo de Estado, es algo nacional, que se tiene que investigar.

Muchas gracias.

SEÑOR PEREYRA.- Si bien ya fue casi todo dicho, voy a hacer algunas acotaciones.

Debo decir que en 1966, aún siendo obrero de CUTCSA -y no un pequeño accionista, lo cual supone pequeñas diferencias legales con un cooperativista- para vivir mejor hipotequé mi rancho de zinc y parte del material, para lo que conté, además, con el trabajo de mi señora. Pienso que la aspiración de vivir mejor la tiene cualquier ciudadano, tanto el que va con un carrito por la calle, como aquel que tiene un estudio, profesión o actividad. Hay que tener presente que tener un carrito de panchos también es un negocio, constituye una propiedad y la persona tiene derecho a trabajar. Digo esto porque aquí se ha negado el derecho a pequeños accionistas. Este último a veces llega a tener una función similar a la de un cooperativista, pero con la diferencia de que arriesgó, pudo hacerlo, tuvo con qué realizarlo porque, quizás, alguien le prestó el dinero, pagó su peculio y fue accionista.

Ingresé a la empresa en 1953. No quiero ser protagonista, sino que simplemente estoy poniendo un ejemplo para que se comprenda lo que quiero señalar, porque no puedo perder esta posibilidad, que quizá nunca más se dé. En 1966, un individuo que no conocí personalmente -si lo vi, no lo recuerdo- llamado Henry Martínez, creó dentro de la empresa CUTCSA el Fondo de Reposición de Transporte. Hago esta pequeña aclaración porque la considero importante. No olvidemos que Uruguay no fabrica chasis, así como también que, si bien es cierto que tenemos a ANCAP que compra combustibles, tiene parte de independencia. En ese entonces, yo aún no era accionista, y se creó el mencionado Fondo de Reposición de Transporte. Todo el mundo pudo verlo por las calles. A veces, con la antipatía que generan ciertas cosas -a todos nos sucede lo mismo- con muchas etnias y, en fin, con personas de la vida en general. Con esto queremos decir que a los años de ese hecho magnífico, ingresé y compré mi parte. Aclaro que, pese a estar en el Senado, voy a hablar con el idioma que utilizamos en plataforma, esto es, en un lenguaje sencillo. Fue maravilloso ver cómo se pudieron traer 250 unidades de golpe, prácticamente pasando la frontera. Primeramente se adquirieron unidades Leyland, y después se fue al mercado latinoamericano, de los hermanos del norte.

Cuando la persona estaba pagando ese coche, abonando una cuota menor, se seguía aportando para los demás coches que no se cambiaban todavía. Con esto estoy queriendo decir que había solidaridad, porque ese Fondo era un ahorro, como lo hicieron los granjeros en una época, los italianos o los gallegos, que permitía el apoyo entre unos y otros. Esto evitaba que se tuviera que pedir ayuda al Banco de la República, que históricamente la ha brindado. Como decía, muchos se beneficiaron de esa ayuda.

Después de tres o cuatro años, pasa lo que es inevitable. Los seres humanos somos sutiles, porque vemos -me incluyo, porque también soy un ser humano- poder y dinero, y muchos no soportan renunciar a meter la mano. ¡Ojo!, todo esto se puede hacer de una manera muy legal. No hay que olvidar que las leyes también tienen sus recodos. Cuando sucedió algo en ese sentido, el Fondo empezó a flaquear. Soy descendiente de gallegos, no de turco-otomano ni de anglosajón. Digo esto porque muchos gallegos -hablo de mi etnia europea- contentos y felices por el logro que alcanzaron -como también lo tuvieron en el área de la salud- dejaron pasar ese hecho. Entonces, se llegó a permitir en una administración esa política. La política es buena siempre y cuando las intenciones sean buenas, pero cuidado cuando, por ejemplo, en la política de una empresa hay individuos voraces, muy simpáticos, que dan muchos abrazos, incluso besos -como hoy se estila- pero entierran a una empresa con toda su gente, y la dejan en la calle. Entonces, como decía, ese Fondo empezó a flaquear.

No hay que olvidar que se llegó a deber al Banco de la República 9 cuotas de "leasing", e incluso más. Ahora bien; si alguien no paga nueve cuotas y le dan esa posibilidad, tiene que pagar los intereses correspondientes, pero en este caso que estamos hablando es en dólares. Eso es grande.

En ese sentido, hago la siguiente pregunta -no sé si corresponde- aparte del Senado que está aquí presente. Antes que nada, quiero aclarar que no tengo nada en contra de los bancarios, porque siempre hay malintencionados; es muy difícil zafar a eso. Voy a utilizar una palabra que se emplea habitualmente hoy en día. La corrupción no se detecta en el ADN, con láser ni con rayos. El corrupto muestra una capacidad perversa, pero muy inteligente para simular y entra recién en la calle cuando vé que hay otros que acceden a su intento de corrupción. Lo demás, ya lo saben, porque es muy conocido. Téngase presente que hoy existen Bancos con mucha historia que han sido vaciados. No vamos a nombrar a nadie, para que no se piense que estamos contra alguien. No estamos en contra de nadie, pero sí a favor de muchas cosas. Quienes tienen trabajo hoy día son privilegiados, pero estamos

hablando de que se deben U$S 200.000 por cada unidad, la cual a los doce años, cuando se produce el cambio, debería estar paga -para eso se creó el Fondo, el ahorro- ¿pero qué suele pasar?

Como señalé, la sutileza de los que manejan el poder -que no son todos corruptos, si no no estaríamos acá- es fabulosa.

En la penúltima asamblea que se realizó en el Palacio Peñarol durante la triste época de la dictadura, un asambleísta preguntó por qué no se ponía el dinero en dólares para asegurar a la empresa. Antes teníamos fábricas de carrocería, pero ahora no son necesarias y se compran los chasis -e incluso los coches enteros- a Brasil. Entonces, me pregunto cómo es posible que se hayan esfumado U$S 230.000 o U$S 220.000 -dependiendo del tipo de cambio, ya que estamos hablando de períodos de tres años- por cada unidad. Estamos hablando de una empresa que tiene 1.027 unidades, lo que significan 1.027 empresas dentro de una, haciendo el comparativo de un portacontenedores que contiene 1.207 contenedores. Es más; a veces cada contenedor tiene unidades de las que es responsable.

En esa asamblea que se realizó en el Palacio Peñarol este asambleísta que efectuó la pregunta -su apellido era Rodríguez- cuestionaba por qué no se había colocado el dinero en moneda fuerte si cuando compramos los chasis, repuestos o lo que fuera al exterior, pagamos en dólares. Tenemos que tener en cuenta que estamos ahorrando para el Fondo de Reposición y aquí tenemos presente a un fiscal del FRA, que debo decir que es un renegado porque es el único que siempre votó en contra, porque no estuvo de acuerdo con esas actitudes. Sin embargo, hubo otros fiscales -no estoy dando nombres- que siempre estaban de acuerdo. Esos cheques se firmaban sin ningún número diciendo, si se quiere de una forma peyorativa "firmá que soy un amigo y no pasa nada". De esa manera se fueron millones de dólares. Aclaro que lo que digo acá en el día de mañana lo puedo repetir en el Directorio y donde sea necesario. Esos señores, después se benefician y hacen relaciones públicas con autoridades políticas y económicas del país. A pesar de todo esto se siguió como si aquí no pasó nada.

Mucha gente ignora lo que es esta empresa y simplemente vé pasar un ómnibus y puede tener un preconcepto de lo que allí sucede, que a veces es cierto, pero en otras ocasiones está errado.

En mi caso, quedé como representante del ómnibus en la bolsa de comercio, porque antiguamente los patrones de CUTCSA tenían un ómnibus o dos, ya que la gran mayoría eran descendientes de gallegos o gallegos que vinieron a nuestro país y compraron las unidades, mientras que otros lo hicieron de a poco. Llegó un momento en el que muchos accionistas de la empresa se quejaron porque solamente votaba el representante, quedando tres afuera -de repente, se elegía por ser el más viejo, pero puede ser muy capaz y honesto, nadie le quita su valor- lo que no era justo bajo ningún punto de vista. De esa manera, tres personas tenían que aceptar una opinión que podía ser muy honesta, pero equivocada económicamente. Entonces, se logró el voto por cuarta parte, lo que fue un logro que conseguimos entre varios. Hace alrededor de 5 años se consigue entrar por poder en forma masiva. Debo decir que dos grupos económicos fuertes -no voy a dar nombres de listas- aparentemente antagónicos, llegado el momento, después de discrepar y criticarse, hacen un bloque para participar de los negocios. Estas personas lograron un resultado por voto por poder, habiendo en el Palacio Peñarol 350 personas. Debemos recordar que cada cuarta parte representa dos votos; un octavo en el caso de ex-cooperativistas de la ex-COOPTROL -que hoy son colegas nuestros- que tienen un voto y el que tiene una cuarta, tiene dos. Aclaro que no soy político, sino que simplemente integro junto a otras 5 personas la Asociación, pero me pregunto cómo es posible que en esa oportunidad se hayan obtenido 3.000 votos -reitero que habían más de 300 personas- cuando hasta la propia doctora Ginés y otras personas allí presentes pidieron que se dieran los nombres de los que estaban votando. No se estaban votando candidatos -lo que es muy lindo, y si se quiere es hasta una romería- sino cosas concretas relativas a dinero y a permisos para vender y comprar. Al señor que cité al principio que cuestionaba la colocación del dinero en pesos, se le dijo que era más fácil hacerlo de esa manera, pero yo le hubiera preguntado cómo colocaba él su propio dinero.

Soy una persona que trabajó arriba de un ómnibus y un trabajador que defiende su empleo y busca vivir mejor, sin quitarle ningún derecho a los demás trabajadores. Por lo tanto, no puedo admitir que esto pase así nomás, sin tomar alguna medida.

En consecuencia, pedimos, en nombre de la Asociación, que simplemente pongan interés en el tema. No pedimos regalos ni que arreglen nuestra casa, pero vemos que las leyes están fallando. Por ejemplo, dos veces pedimos a la Corte Electoral que se nombrara un veedor en las elecciones y esto no se hizo. Se votó por maquinitas y el proceso fue totalmente corrupto. Esto pasa en una empresa grande, que es la mayor en el rubro del transporte en el Uruguay y la que tuvo la mayor capacidad en todo el Cono Sur de hacer un ahorro. Entonces, los que ahorramos y apoyamos la empresa defendiéndola -de lo que nos sentimos orgullosos- estamos en estos momentos muy deprimidos. En mi caso, me siento burlado.

Les doy las gracias por habernos escuchado porque eso es mucho, tanto para mí como para mis compañeros, y simplemente les reitero que estamos pidiendo un S.O.S., porque se trata de un vaciamiento de dinero muy grande que no es correcto tolerar.

SEÑOR MICHELINI.- Viendo esta publicación recordé que en su momento la revista argentina me pidió opinión sobre la política económica del Gobierno, y lo hicimos, siendo muy críticos -esto es conocido- pero con respecto al otro tema debo decir que no somos especialistas; ¡ojalá lo fuéramos, para poder evitar estas cosas!

Me parece que están pasando cosas que afectan, en particular, la vida familiar de ustedes, pero ocurre que no logramos -por lo menos en lo personal- comprender todo lo que se ha explicado, porque se ha metido mucha cosa. Ustedes conocen el tema, pero nosotros no; entonces, dan por seguro ciertas cosas que a mí -y supongo que a algún otro integrante de la Comisión también- se me escapan.

Entiendo el sentimiento de sentirse burlados y sé que están pasando cosas que ustedes conocen. Aquí se ha hablado de vaciamiento de la empresa, que es algo muy pesado; se ha hablado de corrupción, de estafa; se han ido a los años sesenta y luego se vino más aquí. También se ha hecho mención a un asesinato, que no sé si se investigó o no, y hasta dónde se llegó.

En fin, lo que quiero decir es que nos abruma la cantidad de cosas que se han expuesto y que da para preguntarse qué es lo que está pasando. ¿Esto es así con respecto a todas las administraciones, o no? Aparentemente, la Intendencia Municipal de Montevideo ha pagado a un tal Arrospide, pero capaz que hay una cesión de derechos, porque da la sensación de que aquella supiera todo lo que ustedes dicen y, de pronto, tiene ciertas potestades o no. Por ejemplo, tampoco sé quién representa al señor Arrospide; tal vez haya prestado dinero malamente o, por el contrario, buenamente. Lo cierto es que no lo sé.

Por otro lado, se ha agregado el tema de los choferes, que parece no estar relacionado, pero después se alude a que el pago de las maquinitas sería una parte del vaciamiento. También se reclamó un diálogo, no sé con quien. Tampoco sé cuándo cambia la administración de la empresa, y si esto lo conocen todos los integrantes.

En consecuencia, me parece -lo digo con mucha humildad- que, de pronto, podrían hacernos llegar una especie de "dossier" que incluya, por ejemplo, alguna denuncia que haya sido presentada ante la Justicia -no me refiero a lo resuelto por el Juez, pero sí a la denuncia en sí- o ante la Intendencia, la respuesta de ésta, si es que la hubo, de manera de poder ordenar los problemas, las fechas -porque si nos remontamos a los años 1966 ó 1968, el tema se vuelve cada vez más complejo- y las distintas administraciones. Creo que esta es la única forma de tener una idea de lo que está pasando para luego, inclusive, tímidamente opinar.

Me gustaría que en el correr de los minutos que quedan -y a través del material que nos puedan aportar- podamos tratar de ordenar más las exposiciones, aunque luego tengamos otra conversación con nuestros visitantes.

SEÑORA GINES.- En cuanto a lo relativo a la administración debo decir que es siempre la misma; lo que cambia es la Directiva. Esto es como cuando uno recibe un título: el que siempre firma es el Secretario y el que cambia es el Decano. Los mandatarios no son la parte política, sino la administrativa. No sé si queda claro lo que estoy diciendo. La parte jurídica, la gerencial, siempre son las mismas; siempre están los mismos clanes.

Hasta las últimas elecciones en la empresa las partes en la dirección, mal que bien representaban las voluntades de los propietarios. Sin embargo, en la última no fue así; no hubo intervención de la Corte Electoral -lo dice quien fue Presidenta de una de las mesas- ni representantes de las listas, porque los echaron. Hubo, digamos, acciones muy sofisticadas; inclusive, se utilizaron las computadoras, cosa que no se hacía antes, aunque sí se las había usado en las asambleas que trataron los temas económicos y financieros de la empresa.

En definitiva, lo que quiero decir es que han sido poco limpias, que es un asunto a tratar en otro día, en otra ocasión, porque no es lo más importante. Sí lo es que se trata de una empresa que siempre ha tenido fondos de reserva, fondos de auxilio, y que ahora es una sociedad anónima: CUTCSA Seguro S.A.

¿Qué se hace con el dinero de los coches, que es administrado por determinadas personas? No sabemos quién es el Directorio; tenemos TAMLEY S.A., que era donde antiguamente se hacían las carrocerías. Es decir que se trata de una empresa que tiene varias sociedades anónimas subsidiarias, que son pagadas por las sociedades de hecho, es decir, los microempresarios. No sé si con esto queda claro el tema.

SEÑOR MICHELINI.- Independientemente de la administración, pregunto si ustedes hacen responsable a la Directiva de la connivencia del vaciamiento de las empresas, ¿o ella no tiene nada que ver?

SEÑORA GINES.- Tiene que ver en la medida en que acepta y no tiene la capacidad suficiente como para controlarlas.

Lo que me duele no es sólo los U$S 9:500.000 de garantía -que no me los van a poder sacar, porque no los tengo- sino que aquí estamos hablando de una gran cantidad de puestos de trabajo y de un servicio que brindamos a la población.

También hemos llamado la atención en cuanto a que no se rebajan los costos con hambre y desocupación. No quiero ver repetida aquí una historia como la de Argentina; quiero que este país progrese, y sé que si doy trabajo, habrá gente que viaje. Es decir que donde hay trabajo, la economía se mueve; pero donde hay monopolios o salidas como hubo en Argentina, corremos el riesgo de crear un caos que a nadie conviene.

A muchos de ustedes los conozco de fuera de aquí. Por ejemplo, al Senador Michelini, porque fue quien me ayudó a repatriar el cuerpo de mi madre; él no lo sabe, pero yo era estudiante cuando mataron a su padre y mi hermano, que estaba en Argentina, se encontró con ese lastimoso cuadro. A la Senadora Arismendi no la conocía personalmente; pero en mi casa todos los días me tenía que "comer" a Rodney Arismendi y luego a Jaime Pérez y Massera, que tenían una audición en Radio Nacional. A Julia sí la conozco mucho, e inclusive hemos estado trabajando conjuntamente en muchas cosas.

Entonces, conozco más o menos a cada uno y sé con quiénes me estoy comunicando y cómo lo puedo hacer; lo hago de una manera responsable, real, honesta y sincera.

SEÑORA BONARI.- Antes que nada quiero decir que esta Asociación se formó hace cinco años para tratar de solucionar los diversos problemas que aquejaban y aquejan a los pequeños y medianos empresarios, dado que en ese entonces se comenzaron a descubrir cosas tales como la desaparición de ese dinero perteneciente al Fondo de Reposición y Auxilio -el FRA- que se había ahorrado con mucho esfuerzo para poder cambiar la flota. Esta Asociación comenzó a hacer pública la situación para que todos se enteraran. Como comenzó a levantar fuerza, catorce propietarios decidieron impugnar un balance, porque no era nada claro. Entonces, se recurrió a la Justicia y la Jueza asignó un perito para que estudiara el asunto y dictaminó que ese balance no era correcto y que había que votarlo nuevamente. Quiere decir que se ganó el pleito y hubo que votarlo otra vez. En ese momento comienza la debacle. ¿Por qué? Porque como se sabía que iban a perder otra vez, surgen unos poderes "mágicos" que no se sabe de dónde salen para ganar las votaciones en las asambleas. Pero resulta que el perito cobra por el mismo trabajo -que, inclusive, no fue concluido, aunque con dicho trabajo se ganó la impugnación del balance- U$S 14.000 a la empresa administradora, que es poderosa, y U$S 144.000 a los catorce propietarios. Por supuesto que se siguió peleando en la Justicia, ahora debido a la diferencia de precios por el mismo trabajo. Este proceso llevó casi tres años y, por suerte, tres Ministros muy decentes integrantes del Tribunal decidieron por unanimidad revocar la sentencia de la Jueza relativa al costo del perito. Obviamente resultaba muy sospechosa la situación del perito porque por el mismo trabajo cobraba U$S 14.000 y U$S 144.000, según quien fuera. Como se sabe, en este país la Justicia es lenta y, además, hubo un costo por el daño moral que alcanzó a todos.

A raíz de todo esto, en la asambleas surge el voto dirigido por computadora delante de todo el mundo, votando por rojo o por verde, y siempre se ganaba con esos poderes "mágicos" que ya mencioné. O sea que surge una dictadura dentro de la empresa. Hasta ese momento las votaciones electorales todavía se mantenían, pero en oportunidad de la última elección, ellos -que, por supuesto, siempre tenían la mayoría y las minorías nunca podían hacer nada- se dieron cuenta de que la perdían, entonces sucedió lo del

fraude electoral. Nosotros acudimos a la Justicia y otra vez está impugnado el balance. También están pedidos los poderes que ellos dicen que "están para que todos los propietarios los vean", "están lacrados y sellados". Pero tan lacrados y sellados están que los pedimos en la empresa y no los entregan; entonces, ahora fueron pedidos judicialmente. Como la Justicia en el Uruguay es tan lenta, mientras tanto suceden todas estas cosas.

Todos hablamos de la importancia de las pequeñas y medianas empresas, pero nadie nos puede ayudar. Entonces, ¿dónde está el amparo constitucional de la propiedad privada? Como ciudadana que soy, pago mis impuestos y quiero seguir pagándolos. Este es un dinero público y no entiendo cómo nadie fiscaliza adónde se van los dineros públicos. A mí me parece que esto es bastante grave. Los coches también pagan todos los impuestos, entonces la conclusión que se saca es que el dinero no fue volcado donde debía. Si los coches pagan el Banco de la República, ¿por qué están atrasados los pagos? También pagan empleados, pagan el trabajo de los talleres -que cobran como cualquier taller- y pagan a los empleados del taller, pagan el BPS, pagan todo. Independientemente de esto, la administradora paga solamente los gastos de los empleados de la administración. Como decía, por ejemplo el importe correspondiente a este mes es de más de $ 15.000 por coche, y si lo multiplicamos por 1.027 coches, es bastante dinero. Pero ese dinero es insuficiente porque los balances dan déficit; no les alcanza para pagar a los funcionarios de la administración más otros gastos de Contribución Inmobiliaria de unas pocas propiedades que quedan, ya que las demás fueron vendidas y ese dinero no se vio ni nadie sabe a dónde fue.

En el caso de la impugnación del balance, la Jueza ordenó que la empresa debía informar a los propietarios sobre los hechos que estaban sucediendo. Lamentablemente, no hemos traído ninguna de esas revistas de información, pero yo quisiera que pudieran ver lo que es esa revistita. La información que allí figura consiste en que hay cero accidentes, que hay un guarda que es muy bien y dijo tal cosa, que otra persona elogió a un chofer; esa es la información que nos dan, en lugar de decirnos, por ejemplo, adónde va ese dinero de Rospide Zarazola.

Por otra parte, acá tenemos un documento donde consta que pedimos a la empresa que nos diga quién es Rospide Zarazola, dónde está ese dinero y qué hicieron con él. Pero nadie nos contesta. Ahora, yo me pregunto, si los coches pagan todo lo que tienen que pagar y a ellos solamente les alcanza para pagar a los empleados de la administradora y algún otro gasto, ¿para qué precisan ese dinero y dónde está? ¿Y cómo la Intendencia no fiscaliza el destino de ese dinero? Perdónenme los señores Senadores porque no sé nada de política, pero si yo tengo una determinada cantidad de dinero que es mía, se la doy a alguien y ese alguien se la da a un tercero, está bien porque la plata es mía. Pero si no es mía -o sea que no es de la Intendencia, sino que es de propiedad pública- ¿cómo puede suceder que la Intendencia no fiscalice hacia dónde va? Y además, ¿cómo aprueba que ese dinero se entregue al señor Rospide Zarazola, que no se sabe quién es? Este señor tampoco hizo frente cuando salimos a la prensa a hacer pública esta situación para ver si él decía "miren el contrato que lo tengo acá". Por otra parte, CUTCSA, que es la administradora debería mostrar los contratos y los documentos que acreditan la situación para taparles la boca a quienes le están diciendo que no saben dónde fue el dinero. Pero no hizo nada de eso. Hoy el Presidente de dicha empresa dijo a la prensa que ese era un detalle menor, o sea que U$S 4:000.000 que se están yendo, para él, son un detalle menor.

Con perdón de los señores Senadores, debo decir que acá hay que sacar todas la banderas. Como madre, quiero que mis hijos se queden en el Uruguay. Pero, como le dije al Director Villarmarzo de la Intendencia, la paramétrica así calculada, con el dedito, es muy linda, pero ¿por qué no me dan los papeles que estoy pidiendo, que tampoco se los proporcionan a la Junta? Nosotros tuvimos una instancia en la Junta, por lo que sabemos que tampoco allí les llegaron. Fue Felipe Martín y les contestó haciendo un gesto con sus dedos, sinónimo de algo pequeño, el cálculo con el dedito.

También Felipe Martín nos dijo a un grupo de propietarios que nos sacáramos con peine fino que los coches nos dieran rentabilidad. Sin embargo, hay otras empresas como, por ejemplo, Autoparque, que pueden tener rentabilidad. ¿Y nosotros no?

Creo que este es un problema nacional y grave. Hay que fijarse a dónde van los dineros públicos. Lo que nosotros queremos es que los dineros que nos descuentan vayan adonde deben ir, y que el Banco de la República reclame su parte. A su vez, queremos ayudar a todo el mundo. Si el Banco no puede ayudar al agro ni a nadie con su financiación, ¿por qué el dinero tiene que ir a Rospide Zarazola, de quien nadie nos sabe decir quién es? ¿A todos ustedes les parece que este es un problema menor? ¿Es un problema menor U$S 4:000.000 que no sé a qué "bolsa" van?

Las maquinitas sacan puestos de trabajo y también lo dijimos en la Intendencia. Señores: no queremos competencia en el transporte porque Argentina, fundida y todo como está, si tiene competencia en el transporte, solamente en la capital tiene 16:000.000 de habitantes. En el Uruguay no puede haber Tren de la Costa ni Metro, que no es más que la competencia de las líneas que nosotros tenemos en el transporte. Del transporte viven muchas familias, que no es mi caso, porque pedí trabajo y no me lo dieron. Reitero que del transporte viven muchas familias, entonces, ¡cómo vamos a sustituirlo por un Metro que va por arriba y no por abajo y que va a sacar trabajo! ¡Cómo vamos a permitirlo si ya sacaron 1.500 guardas! ¿No les alcanza con todos los puestos de trabajo que han sacado? Un 11% de administración -ahora 13 % porque subió un 2 %- más el dinero de la empresa, nos sacan para el fondo de los jubilados y le dan una parte muy chiquita a ellos, aunque no a todos. ¿El otro dinero dónde está? En el giro de la empresa; todo está en el giro de la empresa. Quiere decir que se destinan $ 20.000 por coche todos los meses para pagar, ¿y a estos señores no les alcanza, no se dice dónde está el dinero y La Pasiva se va a Vigo, España, con capitales uruguayos? ¿A ustedes no les parece que esto es para abrir los ojos? Yo lo veo desde el punto de vista de la administración de mi hogar y si un dinero no es mío lo tengo que vigilar. Entonces, que me digan los representantes de la Intendencia; cada vez que voy le discuto al señor Villarmarzo, ahora tenemos otra instancia más, que me perdone el señor, si el dinero no es mío lo tengo que vigilar el doble. El dinero es público y yo también pago mis impuestos y lo quiero seguir haciendo. Nosotros por los coches pagamos las patentes y todo, el coche paga todo, y lo queremos seguir pagando.

Entonces, yo no sé; los señores Senadores dirán qué sugerencias tienen y nosotros se lo agradecemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si ustedes desean hacernos llegar la revista de la que hablaron, estamos abiertos a recibirla.

SEÑORA BONARI.- A nosotros nos gusta manejarnos con documentos, es verdad, y por eso trajimos todo.

SEÑORA POU.- Me encuentro en la misma situación que el señor Senador Michelini, es decir, es mucha la información de golpe sobre un tema en el que francamente partimos de cero en cuanto a su conocimiento. Creo que la versión taquigráfica leída con atención y con un lápiz en la mano, nos va a ayudar a ordenar un poco las ideas.

Hay dos o tres cosas que a primera vista me gustaría aclarar. La primera es que en uno de los papelitos que circuló recién -que leíamos con la señora Senadora Arismendi- me pareció ver con respecto al subsidio, es decir, a la derivación del subsidio de la Intendencia hacia un, por lo visto, corredor de Bolsa como que había una aprobación, ya que se decía con conocimiento de la parte cesionaria. O sea que hubo alguien que en nombre de la parte cesionaria aprobó esa derivación o como se le llame.

En segunda instancia, pasando a un tema más general, quisiera saber cuál es el camino habitual de ese subsidio. Es decir: la Intendencia dispone y, normalmente, se vierte en forma directa a la empresa y ésta dice -me pareció entender a la señora Ginés- preferimos, en esta oportunidad, por ejemplo, amortizar al Banco de la República, al Banco de Previsión Social. ¿Cuál es el camino habitual de ese subsidio?

SEÑORA GINES.- El camino habitual y que se siguió, sobre todo en el primer momento, cuando estaba subsidiado todo el transporte, que fue en el tiempo en que Tabaré Vázquez tomó el Gobierno -me acuerdo clarísimo porque eso pasó hasta en el verano y entró la "Price Waterhouse"- en ese momento, todos los subsidios se vertían a los coches y notoriamente ello se notaba en las liquidaciones. En estos momentos, teóricamente, van a los coches repartidos y después van descontados, pero la empresa tiene que verterlos por todos los coches según las horas que trabajó. Pero no se está haciendo porque las cuentas no están dando. Es decir, en un primer momento sí se hizo y se llevó a cabo concretamente bien.

También les tengo que dar otra información, cada coche, cada sociedad, de hecho fue permisaria, y por eso se salvó por los años ’40 de los permisos otorgados por la Intendencia a cada coche. Cuando vino esta renovación masiva se planteó desde la Junta que era más fácil si el permiso se lo daban a la empresa y se lo sacaban a los coches. A nosotros no nos consultaron para nada. Simplemente, los permisos, sin que nos enteráramos -yo me enteré porque me negué terminantemente a que viniera el coche por algo que se había pagado, que veníamos pagando; fue cuando me hice guarda y dije que lo único que me queda acá es el derecho al trabajo, ahora, si quisiera hacerlo, no me queda ni el derecho al trabajo- pasaron a la empresa y ese es el justificativo que da la Intendencia de que puede hacer la cesión de crédito y que CUTCSA lo puede pedir. Pero es claro y se muestra acá, en todas las liquidaciones que ustedes van a tener, que tiene que ser vertido dentro de cada coche y repartido según las horas de trabajo y la cantidad de boletos que vende. Por ejemplo, la línea 103 que va al kilómetro 21, el coche está lleno de "bote a bote", se venden menos boletos, pero los boletos que de los pasajeros que suben son todos los boletos obreros y de estudiantes, ya que suben muchos liceales, todos esos, son subsidiados. Eso entra, pero lo hace para el gasto del gasoil de esa maquinaria y para el pago de la misma y de los que están trabajando en los coches, no para otro tipo de cosas. El subsidio no es para nada aparte. Si a mi me dan el subsidio para alimentar a mis hijos, no lo puedo utilizar para hacer una piscina en el fondo de mi casa. ¿No sé si me explico? El subsidio es para el coche, para los gastos, no es lucrativo, es por el déficit. Y ahora se va a ver una merma aún mayor porque todo coche que haga el servicio nocturno va a poder hacer sólo un turno.

Otra cosa que nos preocupa es que se ha pasado una de las líneas más grandes, que es la que va por Ocho de Octubre -101, 102, 103, 105, 106- y que tiene 200 coches, se ha cambiado de predio y se ha ido al predio ubicado en Veracierto. Ese predio es un pantanal; me gustaría que ustedes pasaran y vieran lo enchastrado que está, por lo que los coches van a salir con una mugre infernal, pero no porque se los tenga sucios, sino porque realmente los están guardando en un chiquero. Van a perder un poco más de horas por no estar en la línea donde estaban y realmente siempre estuvieron. Una de las líneas más fuertes que tiene la empresa es justamente la Línea A. Antiguamente era la 121, pero ahora ésta mermó muchísimo al bajar la cantidad de empleados públicos, que muchos de ellos se volvieron propietarios de CUTCSA, otros han vendido y se han ido del país.

También tenemos que destacar que tanto la parte obrera como la de propietarios, estamos sintiendo un cimbronazo muy grande porque CUTCSA está comprando partes a los que se jubilan; les da U$S 15.000 a los que se jubilan, solamente a los que lo hacen ahora, no a los que se jubilaban antes, y se está quedando con partes de coches. Muchos obreros están pasando, entre comillas, a propietarios; algunos como testaferros, otros pagando una cuota de U$S 500 que se baja a U$S 300, y se está teniendo muy apretada a la gente que está trabajando dentro de los coches. Por eso, nos tememos que haya una vía rápida, que se quiera inventar algo como un Metro, sacar los coches para otras líneas competitivas con las cooperativas y que todo el transporte urbano vaya a sufrir esto, y que esas empresas nuevas que se pongan -y esto es hipótesis, señor Senador Michelini, ahí sí es hipótesis- sean llamadas "la Metro", pero en realidad Metro es un diario y es una corporación de transporte; no es que sea un Metro que vaya a ir por debajo de la tierra ni va a ser otra cosa que no sean coches que vayan a ser comprados con nuestros propios dineros.

SEÑORA BONARI.- En la liquidación figura el subsidio del boleto y dice que el pago de la hora es un precio, pero después, aparece otro. En la diferencia de precios está el subsidio. El coche se lo paga a sí mismo. En consecuencia, el otro subsidio queda libre.

Nosotros defendemos los puestos de trabajo y no queremos sacar a los obreros ni a sus sueldos. El señor Villarmarzo de la Intendencia Municipal nos dijo que cuando en las empresas entran los dueños, echan a los obreros. Nosotros no queremos esto y lo decimos claramente. Estamos de acuerdo con realizar una reestructura del transporte, pero no con máquinas y sacando puestos de trabajo. Pensamos que se puede hacer una reestructura junto con la Intendencia Municipal, pero para ello nos tienen que dejar participar en las mesas. Estamos dispuestos a dialogar y no es como dijo hoy el Presidente por la prensa de que nosotros nunca presentamos nada para bajar el boleto. ¿Cómo lo vamos a hacer si llamamos para dialogar y no nos recibe ni el Presidente ni el Directorio? También estamos dispuestos a dialogar con la Intendencia Municipal pero nos tiene que recibir -como le expresamos al señor Villarmarzo- en las mesas de trabajo. Nosotros tenemos que estar allí presentes porque somos los dueños; hay que sacar a los que están administrando mal. Los dueños y los obreros queremos mantener un contacto con la Intendencia Municipal, pero de otra manera.

Tal como expresaba, si se juntan estas horas que pagan menos, el subsidio se paga sólo. ¿Adónde va el otro subsidio? Nadie lo sabe.

SEÑORA ARISMENDI.- Como es norma de la Comisión y dada la seriedad de los planteos que se han hecho, adjuntaremos a la versión taquigráfica toda la documentación que se ha entregado y la remitiremos a todas las distintas instancias donde pensamos que hay problemas a solucionar.

Por otro lado, efectivamente, hay una serie de temas diversos que habría que abordar. Yo, al igual que otros señores Senadores, tendría que hacer consultas al respecto. No soy jurista, pero a simple vista, desde el punto de vista estricto de lo que es un contrato, creo que la disposición de ceder los derechos -cuando dice que quien los cede, sabe de qué se trata y está de acuerdo-

está en orden, porque el dinero es uno solo. Las únicas que hacemos sobres distintos con el dinero somos las amas de casa, pero, repito, el dinero es todo el mismo. De todas formas, hay interrogantes desde el punto de vista de la conveniencia y de la política hacia el transporte. Por tal razón, me gustaría que vinieran los representantes de la Intendencia Municipal de Montevideo y quienes son responsables de esta situación, a fin de que nos expliquen de qué se trata todo esto. Creo que esa es la mejor forma de tratar el tema; esto es, que concurran a este ámbito y expliquen cuáles fueron los criterios que se siguieron.

Más allá de que me gusten o no determinadas cosas, CUTCSA es una sociedad anónima que se rige por ciertas reglas de juego, muchas de las cuales no están al alcance de esta Comisión ni de la actual Intendencia Municipal de Montevideo ni de otra. Pero eso no quiere decir que a nivel de política de transporte no se pueda trabajar y orientar. Eso se ha intentado y se ha hecho, y siempre es mucho mejor. Por eso sería importante que pudiéramos conversar sobre esto y que en la medida en que reciban la versión taquigráfica, nos hagan conocer su punto de vista. A lo mejor, podríamos colaborar en la posibilidad de abrir ámbitos de intercambios, que pueden ser insuficientes o que no los hay.

Me gustaría que quedara establecido expresamente en la versión taquigráfica algo que se dijo al pasar cuando se mencionó algo vinculado a la rentabilidad o no de Autoparque, porque no entendí muy bien quién estaría vinculado a eso.

Por otra parte, la documentación que se nos trae está firmada por el doctor Adolfo Pérez Piera, Jefe de Jurídica de la Intendencia Municipal de Montevideo. Me gustaría saber si aquí no se trata de un acuerdo de Directores con la firma del Intendente, porque creo que Jurídica lo que hace es informar, asesorar, pero finalmente tiene que haber una firma jerárquica. A lo mejor estoy equivocada.

SEÑORA BONARI.- Ese es el documento que nosotros tenemos, que mostramos y que fue aceptado en la Intendencia Municipal. Es más, con este documento hemos salido a la prensa y el Presidente de la compañía lo aceptó.

SEÑORA GINES.- La resolución de marzo, en la que se dio $ 960.000 a la empresa CUTCSA por concepto de subsidio del boleto empresarial, está firmada por el Intendente Arana y por el ingeniero químico Buonomo. Pero este otro documento no es una resolución, es como que no pasara. No entiendo mucho sobre estos temas porque no soy abogada.

SEÑORA BONARI.- El señor Felipe Martín nos dijo: "Sáquense con peine fino que los coches vayan a dar rentabilidad nunca más". ¿Por qué puede dar rentabilidad Autoparque, en la que participa el señor Rossi, y nosotros no? ¿Cuál es la diferencia? Autoparque es como cualquier otra empresa. No es que nosotros pidamos millones, pero la rentabilidad que puede dar, tiene que estar. Me parece que las empresas son todas iguales. CUTCSA es una de las pocas empresas más grandes que queda en el país. Por eso, me parece que todos tenemos que hacer fuerza para que se mantenga. Esa es mi modesta opinión.

SEÑOR HERCES.- La rentabilidad de los coches está sujeta a la administración. Cada aumento del boleto no da más rentabilidad a los accionistas; la rentabilidad la tiene CUTCSA, porque ellos cobran un porcentaje del bruto de la recaudación. De modo que cada aumento del boleto perjudica a la población, pero a nosotros no nos va ni nos viene, porque no recibimos esa diferencia de dinero, que se queda en poder de CUTCSA.

La empresa nos está robando continuamente y esto se lo dije personalmente al Presidente de CUTCSA. Con el tema del FRA nos robaron U$S 144.000 por coche en 30 años, que ahora ya son 36 años. Esta cuenta se la hice al contador y a raíz de ello murió el hermano en la planta.

Hablando del Fondo de Reserva y Amortización, debo decir que la doctora Ginés tiene la prueba, porque su madre solicitó cuentas de ese Fondo y le contestaron que el FRA se iba a devolver con un premio arriba. Al otro día de que el contador me dijera delante de los directores: "¿Y yo qué sé en qué se gasta la plata esta gente?", murió su hermano en la planta para callarle la boca.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Según entiendo, ustedes solicitan una mesa de diálogo, una intervención estatal o judicial y una auditoría. Entiendo su reclamo con respecto a la auditoría y a la intervención, pero quisiera saber a qué se refieren cuando hablan de mesa de diálogo, es decir, mesa entre quiénes o con quiénes.

SEÑORA GINES.- Sería con las autoridades relacionado con el transporte, o sea, la Junta Departamental, la Intendencia Municipal, la empresa, el Gobierno, los obreros, los propietarios y, por qué no, los usuarios, que son quienes sufren nuestras falencias o se benefician de las buenas cosas que podamos tener.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Me cuesta comprender toda la problemática, pero algo voy entendiendo. Advierto que los accionistas se refieren a la empresa como algo ajeno, pero cuando la Comisión ha recibido a otros accionistas, dicen que ellos son la empresa.

Ante las acusaciones que efectúan de encontrarse frente al vaciamiento de una gran empresa o frente a ciertos bares que van a invertir en Vigo, lo que supone la existencia de un grupo económico poseedor de muchos ómnibus, por lo que debe contar con puestos asegurados, se puede comprender que resulte difícil que uno se imagine cómo puede ser todo esto. Entonces, lo que se llama CUTCSA vendría a ser una empresa administradora del capital accionario de una cantidad de inversores; pero ha cobrado vida propia y se ha vuelto contra los pequeños accionistas. Supongo que debe ser difícil para los administradores ponerse en contra de los inversores mayores. Esta es una hipótesis mía.

SEÑORA GINES.- Mi abuelo fue el empresario que fundó "Línea A S.A." y creó la infraestructura de atención de sus coches que, posteriormente, sirvió a la infraestructura con la que hoy cuenta CUTCSA. El tenía cinco ómnibus. Era un empresario grande, porque daba trabajo a cuatro personas y a sus suplentes, y recaudaba directamente -como los taxis- lo que le entregaban los guardas. Cuando mi abuelo falleció, mi madre se hizo cargo de los ómnibus. Pero la empresa administradora fue tomando cada vez más vida propia y creciendo como institución, porque en esos momentos el dinero ya no lo manejaba diariamente el propietario, sino que era recaudado y administrado por esa empresa, que comenzó a plantearle a mi madre que le daba trabajo y déficit porque tenía obreros y que ella debería vender la cuarta parte a los efectos de que alguien se hiciera cargo del coche. Fue así como surgió la idea de vender la cuarta parte del coche. Se trataba de vendérsela a un conductor. Más adelante, como los coches redituaban cada vez menos, la gente empezó a vender más cuartas partes. Es así que en los años 60 y 70 hay cada vez más personas que quieren entrar a trabajar; se disminuye la cantidad de entrada de obreros y el que tenía dinero ahorrado, compraba. Aquí está el

secreto. Los coches se convierten en microempresas, pero la empresa que maneja el dinero es la sociedad anónima. Por estatuto, cada coche es accionista de esa sociedad anónima. En un principio, en cada coche iba un representante; después, ya pudieron ir los cuatro. Sin embargo, cuando pudieron ir los cuatro, ya manejaban menos la parte económica y financiera; cada vez había más autonomía.

En estos momentos, la parte jurídica de CUTCSA no defiende a los propietarios sino a la empresa, y se contrata a otro abogado para que defienda a los accionistas en una asamblea. Se es accionista por adquirir un ómnibus, pero cuando deja de tenerlo ya no lo es más. Esto es así por ahora, hasta que logren dejarlo con una sola acción, porque al coche sólo le quedan deudas, ya que se están poniendo en los ómnibus las deudas que aparecen en el balance de la empresa. Por lo tanto, quien se queda con el ómnibus es dueño de la deuda pero no del dinero fresco, que es manejado por la empresa. Por ejemplo, lo maneja el Asesor Letrado, que varias veces fue Presidente de la compañía y que manejó los recursos de tal manera que hasta se hizo el Banco CACILSA, el BANFED y el Banco Exterior. Dichos manejos incluyen un "pool" en el que, incluso, intervinieron las mutualistas. Dentro de la propia empresa, se llega al directivo solícito y de confianza de la organización burocrática -por decirlo de alguna manera- y se lo coloca como directivo de alguna mutualista o de un cuadro de fútbol. Porque también se compran jugadores de fútbol.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- El relato que nos están haciendo es diabólico. Es algo así como una insubordinación o insurrección de la burocracia que se apodera de la empresa que pertenece a quienes fueron o son sus verdaderos dueños. Es un caso insólito.

Quisiera saber, con respecto al factor de poder interno que permite que ocurran todas estas cosas, si proviene sólo del cargo burocrático que lentamente se ha ido ocupando con esos "polo" con mezcla de intereses o surge por el hecho de que alguien fue un fuerte accionista o poseyó muchos ómnibus dentro de la empresa, lo que le permitió disponer de puestos en la directiva y, gracias a ellos, colocar a su gente en la administración.

SEÑORA GINES.- Una de las más fuertes empresarias fue mi madre, porque tenía más partes, y prometió que iba a unir el 10% para hacer la Asamblea y analizar lo del FRA. Eso le costó la vida.

La fuerza no está en la cantidad de ómnibus, sino en el manejo económico y financiero. Por ejemplo, para la compra y venta de un ómnibus, hasta hace muy poco no se permitía la intervención de ningún escribano que no fuera autorizado por la empresa. La actual persona que realiza las compraventas y las financiaciones, es la esposa del Gerente Financiero y el único estudio jurídico autorizado es del asesor letrado, que es el señor Panizza. Ahora también participa el del Gerente Financiero, cuyo padre fue Fiscal en el tiempo en el que al asesor letrado le encontraron los bonos que le correspondía al entonces Banco CACILSA y pidió que por favor no lo informaran. Eso lo dijeron los Fiscales de la época y por ese motivo lo dije rápidamente y sin preocuparme.

SEÑOR BELLONI.- Soy una persona de manos de callo y no de lengua, pero quiero contar mi caso personal. Me retiré y quise pasar mis bienes a mis hijos. Los mismos son simplemente un taxi, un pedazo de campo y las acciones de CUTCSA. Antes de iniciar los trámites pensé que la Intendencia me iba a cobrar un disparate y que el cambio de nombre del ganado me iba a salir otro tanto. Sin embargo, concurro a la Intendencia y me informa que pago menos impuestos porque se trata de la continuación de un bien que queda en la familia. Cuando quise solucionar el tema del campo, simplemente me cobraron $3 por concepto de guía para pasar el ganado a mi hijo. Pero cuando concurrí a CUTCSA para poner el ómnibus a nombre de mi hijo, me dijeron que no lo podía hacer y sólo me aceptaron que figurara como aportador de capital. No me aceptaron como accionista y me querían hacer firmar que no tenía derecho al trabajo.

Entonces, hace 30 años que tengo el ómnibus y no tengo el derecho de poner a trabajar a mi hijo, cuando se están haciendo $ 7.000 y $ 8.000 de horas extra. ¿No es eso un jornal?

Tengo en mi poder un plan de reestructura elaborado entre el sindicato y los representantes de CUTCSA, que dejaron sin participación a los accionistas.

Desde el 14 de setiembre no se dejaba ingresar a nadie a trabajar; a fin de año entraron 20 ó 25 personas porque estaban con el Directorio. El señor Salgado dijo que era la Intendencia la que no dejaba entrar más guardas porque, al igual que el Gobierno, los quiere sacar. Pero yo me pregunto ¿y de las otras empresas no los sacan? Concurrimos a la Intendencia y nos aclararon que eso no era correcto y que lo que ellos pretendían era, simplemente, que no aumentara el número de guardas, pero no sacarlos. Les entrego el documento que corrobora lo que estoy diciendo.

Desde el año 1968 estoy luchando para que mi hijo ingrese a trabajar a la empresa. Recién lo logré hace una semana, pero con carácter de empleado, ya que no me aceptaron que fuera accionista. Sin embargo, tienen las acciones a su nombre porque se las pasé como donación y no me aceptaron de otra forma, sino simplemente como aportador de capital. Esto significa que si viene un cambio de ómnibus, no tengo derecho al trabajo ni a la venta, pero soy garantía de U$S 70.000. ¿Cómo puede suceder esto?

Reconozco que la venta de boletos ha caído, pero les he pedido a los socios que no hagan horas extra. Sin embargo ellos me dicen que están autorizados por el Directorio y que por lo tanto las van a hacer y, más aún, las van a buscar y que si no dejan que mi hijo ingrese a la empresa, no les interesa.

No me puedo explicar cómo si pago todos los impuestos, una Asamblea me puede sacar la herencia y, basándose en sus estatutos, en el día de mañana llegar a echarme de la empresa. Con los votos de poder que tienen, en las Asambleas hacen lo que quieren.

Reitero que reconozco que ha bajado la venta de boletos, pero mientras nosotros estamos pasando hambre, acá están los documentos del cobro de más de $ 7.000, teniendo tres partes de ómnibus, estos señores cobran $ 25.000 de horas extra. Entonces, si no me dejan entrar a la empresa, por lo menos que regularicen esa situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro a nuestros invitados que desconocemos los estatutos de la empresa. De todos modos, las denuncias que aquí se han formulado son tremendamente graves. Haremos llegar la versión taquigráfica de lo que han manifestado a las instituciones que han mencionado y efectuaremos las consultas pertinentes para ver si es necesario que concurran a esta Comisión los representantes de las mismas. Eso es lo único que podemos hacer. Si les dijéramos que vamos a participar actuando a favor de ustedes, les estaríamos mintiendo, porque no lo podemos hacer. La competencia de esta Comisión,

reitero, es escuchar a las delegaciones y luego enviar a las instituciones correspondientes las denuncias que se formulen que, en este caso, son muy graves. Deberemos hacerlas llegar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Intendencia de Montevideo así como a otros organismos competentes en la materia. Luego veremos si corresponde que concurra alguno de los participantes que ustedes han mencionado. Les reitero que es lo único que podemos hacer, además de haberlos escuchado con la atención que se merecen.

SEÑORA BONARI.- Me parece que también hay una parte del problema que es laboral y que tiene que estar regida por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, si bien la Intendencia Municipal de Montevideo tiene competencia en el tema del boleto.

SEÑOR PRESIDENTE.- También haremos llegar las palabras al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑORA BONARI.- Otra cosa que quería aclarar es que, como nuestra situación se ha difundido por la prensa y, específicamente, en el programa de televisión de Omar Gutiérrez, enseguida nos llamaron de la empresa para darle trabajo al hijo del señor Belloni, cosa que hace tres años venía reclamando.

SEÑORA GINES.- Agradecemos que nos hayan escuchado porque, como se podrán imaginar, se trata de denuncias reales. No me estaría jugando una garantía y sería mucho más fácil para mí callarme la boca y hacerle el juego a la empresa, pero acá hay muchas cosas pendientes.

SEÑOR BELLONI.- Nos han mandado una documentación que no entendemos y que parecen liquidaciones y que mencionan amortiguación de débito, cuota del banco, cuentas bancarias, etcétera. Yo simplemente quiero saber cuánto debo en el banco y nadie me lo puede explicar. No sé qué son estos papeles ni a dónde van.

Y yo pregunto cuánto debo en el Banco y nadie me explica nada. Yo no sé qué es esto ni a dónde va. Pregunto a uno y otro y nadie entiende nada. El Directorio no nos atiende, por lo que hay que averiguar por otro lado. Es más, nos descontaron la patente de rodados pero no le pagaron a la Intendencia, por lo que la Comuna nos mandó a cada uno el formulario para que la pagáramos otra vez.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo único que podemos conseguir es una aclaración al respecto; no estamos prometiendo nada. Simplemente, hemos conversado en forma civilizada y con tranquilidad, dejando hablar a todos.

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado les agradece su presencia.

(Se retira la delegación de la Asociación de Empresarios Individuales del Transporte de Pasajeros nucleados en CUTCSA)

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: solicito que la Comisión continúe sesionando unos minutos más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se hará, señor Senador.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 16 y 7 minutos)